Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6868**

16. Wahlperiode 29. 10. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/6673 –

Besonders überwachtes Gleis

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Lärmemission eines fahrenden Zuges wird entscheidend von der Rauigkeit des Rades und der Schiene beeinflusst. Fahrzeugseitig wird der Riffelbildung durch zunehmenden Einsatz von Scheibenbremsen und der so genannten K-Sohle bei Güterwagen entgegengewirkt. Regelmäßige Schienenschleiffahrten können einen zusätzlichen Beitrag zur Reduzierung des Schallpegels leisten.

Auf diversen Strecken der Deutschen Bahn Netz AG wird das Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) als Schallminderungsmaßnahme angewandt. Ein Messzug überprüft auf diesen Abschnitten regelmäßig den Zustand der Fahrflächen. Wird ein bestimmter Lärmpegel erreicht oder überschritten, wird das Gleis nachgeschliffen.

Das BüG-Verfahren ist sowohl im Rahmen des Lärmsanierungskonzepts des Bundes als auch im Rahmen von Planfeststellungsverfahren als schallreduzierende Maßnahme anerkannt. Das Bundesverwaltungsgericht misst ihm einen lärmmindernden Effekt von 3 dB(A) bei.

Nach einem Bericht des „TAGESSPIEGELS“ vom 17. September 2007 ist die Deutsche Bahn AG (DB AG) trotz mehrfacher Aufforderung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) nicht ihrer Pflicht nachgekommen, die als „besonders überwachtes Gleis“ eingestufte S-Bahn-Strecke Lichterfelde Süd – Teltow messtechnisch zu kontrollieren und gegebenenfalls auszubessern. Das EBA habe daraufhin die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 60 km/h angeordnet.

1. Welche einzelnen Streckenabschnitte der DB Netz AG sind als „besonders überwachtes Gleis“ ausgewiesen?

   Welche Streckenlänge umfassen diese Abschnitte, und in welchem Jahr wurde auf diesen Abschnitten jeweils das Verfahren eingeführt, und aus

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Oktober 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

welchem Grund (z. B. Auflage eines Planfeststellungsbeschlusses, Lärmsanierungsprogramm etc.)?

Die Anordnung des „Besonders überwachten Gleises“ (BüG) für die nachfolgend aufgeführten Bereiche erfolgte im Rahmen von Planfeststellungsbeschlüssen oder Planänderungsentscheidungen.

Strecken Nr.	Anzahl Gleise	Strecke	Inbetriebnahme (Jahr)	von km	bis km	Länge
6100	2	Spandau-Albrechtshof	1995	14,6	17,5	2,860
6100	2	Falkensee-Brieselang	1995	20,1	21,0	0,900
6100	2	Falkensee-Brieselang	1995	26,1	28,9	2,800
6100	2	Brieselang-Nauen	1995	29,4	30,0	0,600
6322	1	Stralsund-Velgast	1998	0,1	19,8	19,730
6020	2	Berliner Innenring Nord (Bereich Wedding) Ring-S-Bahn	2002	1,7	3,7	1,980
6107	2	Bln. Hbf - Bln. Moabit	2006	1,3	1,5	0,231
6134	2	Bln. Moabit - Bln. Südkreuz	2006	1,0	1,7	0,697
6134	2	Bln. Moabit - Bln. Südkreuz	2006	5,3	6,5	1,230
6171	2	Abzw. Bln. Wedding - Bln. Südkreuz	2006	0,4	1,7	1,358
6171	2	Abzw. Bln. Wedding - Bln. Südkreuz	2006	5,3	6,5	1,230
6039	1	Teltow Stadt - Bln. Lichterfelde Süd	2005	2,5	2,0	0,435
6039	1	Bln. Lichterfelde Süd - Teltow Stadt	2005	2,4	2,5	0,020
6132	2	(Anhalter Bahn, Bln. Anhalter Bf - Halle Hbf) Nördlich Prellerweg - Hp Lichterfelde Ost	2006	5,2	9,0	3,751
6132	2	(Anhalter Bahn, Bln. Anhalter Bf - Halle Hbf) Hp Lichterfelde Ost - Landesgrenze Bln./BB	2006	9,0	12,3	3,365
6132	2	(Anhalter Bahn, Bln. Anhalter Bf - Halle Hbf) Landesgrenze Bln./Bdbg. - Bf Teltow	2006	12,3	15,5	3,185
6081	2	Bln. Gesundbrunnen - Stralsund (Fernbahn)	2006	4,3	4,5	0,165
6002	2	Bln. Nordbahnhof - Bernau	2006	4,3	4,5	0,165
6081	2	Bln. Gesundbrunnen - Stralsund (Fernbahn)	2006	4,5	5,2	0,670
6002	2	Bln. Nordbahnhof - Bernau	2006	4,5	5,2	0,670
6081	2	Bln. Gesundbrunnen - Stralsund (Fernbahn)	2006	5,6	6,3	0,700
6002	2	Bln. Nordbahnhof - Bernau	2006	5,6	6,3	0,700
6081	1	Stralsund (Fernbahn) - Bln. Gesundbrunnen	2006	8,8	8,7	0,110
6170	2	Berliner Innenring Nord (Bereich Wedding) Ring-Güterbahn	2006	1,7	3,7	1,980
6036	2	S 25 Priesterweg-Ludwigsfelde	k.a.	5,3	11,9	6,550
6100	2	Berlin – Hamburg	1996	236,4	242,7	6,265
6100	2	Berlin – Hamburg	1996	242,7	247,3	4,675
6100	2	Berlin - Hamburg	1996	247,3	251,8	4,460
6100	2	Berlin - Hamburg	1996	251,8	259,0	7,150
6100	2	Berlin - Hamburg	2002	259,0	264,9	5,950
6100	2	Berlin - Hamburg	k.a.	264,9	268,6	3,680
6100	2	Berlin - Hamburg	1996	268,6	273,0	4,370
6100	2	Berlin - Hamburg	1996	273,0	278,5	5,525
6100	2	Berlin - Hamburg	1996	278,5	284,9	6,375
6100	2	Berlin - Hamburg	1996	284,9	287,0	2,100
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	171,2	173,0	1,800

Strecken Nr.	Anzahl Gleise	Strecke	Inbe-trieb-nahme (Jahr)	von km	bis km	Länge
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	175,7	177,5	1,800
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	178,5	182,7	4,200
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	182,7	188,7	6,000
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	190,3	192,6	2,300
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	195,1	197,0	1,900
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	198,2	202,9	4,700
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	205,1	206,9	1,800
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	209,8	210,2	0,400
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	212,6	214,8	2,200
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	215,8	218,5	2,700
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	219,3	221,4	2,100
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	223,4	225,0	1,600
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	226,2	227,7	1,500
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	229,7	231,8	2,100
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	231,8	233,6	1,800
6107	2	Berlin - Lehrte	1998	235,3	235,9	0,600
6399	1	Oebisfelde - Fallersleben	1998	2,8	4,6	1,800
6399	1	Oebisfelde - Fallersleben	1998	7,3	9,1	1,800
6399	1	Oebisfelde - Fallersleben	1998	10,1	14,3	4,200
6399	1	Oebisfelde - Fallersleben	1998	14,3	20,0	5,650
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	6,6	10,2	3,646
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	10,6	11,1	0,531
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	11,5	12,7	1,235
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	12,9	13,0	0,138
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	13,6	16,9	3,312
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	17,0	19,7	2,721
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	20,0	20,2	0,173
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	20,2	20,4	0,176
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	20,5	20,7	0,180
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	21,1	24,2	3,095
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	25,2	25,5	0,236
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	27,1	27,4	0,307
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	27,5	27,6	0,112
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	27,6	28,0	0,357
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	28,1	33,3	5,190
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	33,7	33,9	0,140
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	34,1	34,3	0,155
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	34,8	34,9	0,062
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	35,0	35,1	0,097
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	35,5	35,5	0,055
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	35,6	35,6	0,021
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	35,7	36,7	1,010
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	37,1	37,6	0,513
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	38,0	38,0	0,049
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	38,3	38,8	0,514
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	40,3	40,3	0,034

Strecken Nr.	Anzahl Gleise	Strecke	Inbe-trieb-nahme (Jahr)	von km	bis km	Länge
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	40,4	40,4	0,016
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	41,6	41,8	0,230
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	41,9	43,1	1,147
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	43,4	43,5	0,102
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	43,5	43,8	0,205
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	44,2	44,3	0,025
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	44,3	44,7	0,380
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	46,7	46,7	0,020
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	46,9	47,2	0,237
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	47,2	47,4	0,205
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	47,7	47,7	0,039
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	48,0	48,0	0,034
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	48,1	48,2	0,102
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	48,5	48,5	0,030
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	48,8	49,0	0,196
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	49,0	49,1	0,061
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	49,3	49,4	0,097
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	49,5	49,5	0,085
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	51,7	51,9	0,217
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	52,0	52,5	0,500
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	52,6	52,9	0,258
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	54,0	54,2	0,194
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	54,7	54,7	0,061
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	56,2	56,2	0,026
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	58,4	58,4	0,014
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	59,7	61,0	1,382
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	61,3	62,4	1,115
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	63,0	63,0	0,078
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	65,3	65,3	0,045
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	65,4	65,4	0,034
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	65,5	65,5	0,019
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	65,5	65,5	0,027
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	65,6	66,4	0,781
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	66,4	66,4	0,065
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	66,4	68,3	1,854
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	70,4	70,5	0,026
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	70,6	70,7	0,077
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	70,8	71,1	0,314
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	72,3	72,4	0,058
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	72,5	78,7	6,227
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	78,7	82,1	3,393
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	82,6	82,6	0,020
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	82,7	83,0	0,261
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	85,6	87,3	1,680
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	87,7	87,9	0,200
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	88,0	88,0	0,060

Strecken Nr.	Anzahl Gleise	Strecke	Inbe-trieb-nahme (Jahr)	von km	bis km	Länge
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	88,3	88,4	0,035
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	88,4	88,5	0,037
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	88,5	88,5	0,030
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	91,5	91,6	0,115
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	92,9	93,2	0,220
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	94,2	94,8	0,606
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	94,8	95,9	1,071
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	97,7	97,8	0,063
1220	1	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	99,9	100,2	0,279
1220	1	Kiel Hbf - Hamburg Altona	1996	100,2	99,9	0,317
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	100,3	100,4	0,094
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	101,7	101,7	0,020
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	101,9	102,3	0,387
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	102,4	102,5	0,025
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	102,5	103,0	0,469
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	103,7	104,5	0,877
1220	2	Hamburg Altona - Kiel Hbf	1996	104,9	105,3	0,353
1900	2	Braunschweig - Helmstedt	1998	9,0	10,5	1,500
2690	2	Köln - Rhein/Main (KRM) Köln - Frankfurt	2002	25,7	26,1	0,400
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	26,8	27,4	0,535
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	29,9	31,9	2,083
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	31,9	37,4	5,477
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	37,4	39,2	1,772
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	42,4	42,7	0,298
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	42,9	44,5	1,668
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	45,5	46,2	0,706
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	46,2	46,5	0,372
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	47,4	48,6	1,185
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	49,7	49,8	0,105
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	49,8	52,5	2,745
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	55,3	58,1	2,803
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	58,1	60,0	1,913
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	118,7	119,0	0,300
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	135,8	137,5	1,726
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	137,5	138,0	0,450
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	141,2	142,6	1,418
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	150,9	151,1	0,250
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	152,7	153,6	0,950
3509	2	KRM Gleis Abzw. Breckenheim - Wiesbaden Hbf	2002	0,2	0,5	0,300
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	157,5	159,0	1,500
2690	2	Köln - Frankfurt	2002	159,6	161,0	1,462
3661	2	Offenbach Ost - Ober Roden	2003	3,5	4,9	1,400
3662	2	Offenbach Bieber - Dietzenbach	2003	4,7	4,9	0,160
2690	2	KRM Gleis Köln - Frankfurt	2004	103,5	106,7	3,200

Strecken Nr.	Anzahl Gleise	Strecke	Inbe-trieb-nahme (Jahr)	von km	bis km	Länge
6363	2	Leipzig - Dresden	1995	51,1	51,6	0,470
6363	2	Leipzig - Dresden	1999	2,8	4,0	1,198
6366	1	Leipzig - Geithain	k.a.	3,3	4,8	1,446
6363	2	Leipzig - Dresden	1997	14,0	14,4	0,395
6363	2	Leipzig - Dresden	1997	15,3	16,1	0,767
6363	2	Leipzig - Dresden	1999	4,2	4,9	0,790
6363	2	Leipzig - Dresden	2002	10,0	10,6	0,570
6363	2	Leipzig - Dresden	2002	11,1	11,8	0,700
6363	2	Leipzig - Dresden	2003	22,4	23,1	0,700
6363	2	Leipzig - Dresden	2003	23,9	27,3	3,400
6258	2	Dresden - Werdau	2002	87,4	88,6	1,200
6258	2	Dresden - Werdau	2002	93,6	95,2	1,550
6258	2	Dresden - Werdau	2000	67,3	67,8	0,465
6258	2	Dresden - Werdau	2001	67,8	68,1	0,255
6258	2	Dresden - Werdau	2001	70,2	71,6	1,434
6258	2	Dresden - Werdau	2002	115,7	116,8	1,100
6411	2	Trebnitz - Leipzig	1997	70,1	73,8	3,716
6132	2	Berlin - Halle	1999	130,0	135,0	4,973
6411	1	Trebnitz - Leipzig	1999	46,7	48,2	1,500
6726	1	Gleis 46 im Bf Bitterfeld	1999	131,5	130,3	1,140
6403	2	Magdeburg - Leipzig	2004	88,0	88,5	0,500
6403	2	Magdeburg - Leipzig	2004	89,7	90,5	0,750
6403	2	Magdeburg - Leipzig	2004	91,5	91,9	0,400
6411	2	Trebnitz - Leipzig	k.a.	46,7	53,1	6,420
4000	2	ABS Karlsruhe - Basel (Rtb)	2004	104,1	114,3	10,227
4280	2	NBS Karlsruhe - Basel	2004	100,8	114,3	13,504
5910	2	Fürth - Würzburg	1999	40,5	41,5	1,000
5910	2	Würzburg - Fürth	1999	41,8	42,8	0,990
5910	2	Würzburg - Fürth	1999	43,3	45,5	2,170
5910	2	Fürth - Würzburg	1999	49,6	51,0	1,380
5910	2	Fürth - Würzburg	1999	53,9	56,1	2,200
5910	2	Fürth - Würzburg	1999	57,4	61,4	4,000
5501	2	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	2006	6,2	12,9	6,640
5501	2	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	2006	12,9	18,6	5,700
5501	2	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	2006	18,6	19,9	1,350
5501	2	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	2006	21,0	22,6	1,600
5501	2	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	2006	23,4	24,3	0,900
5501	2	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	2006	26,1	28,5	2,400
5501	2	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	2006	29,7	31,6	1,850
5501	2	NBS/ABS Nürnberg-Ingolstadt-München	2006	35,1	37,4	2,300
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	86,2	86,8	0,547
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	74,2	75,6	1,400
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	57,8	57,8	0,029
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	56,8	57,8	0,961
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	46,5	48,0	1,500
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	42,6	43,4	0,800

Strecken Nr.	Anzahl Gleise	Strecke	Inbe-trieb-nahme (Jahr)	von km	bis km	Länge
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	41,8	42,2	0,330
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	37,9	39,7	1,830
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	31,5	32,3	0,800
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	33,0	33,8	0,800
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	24,9	25,8	0,900
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	27,6	28,6	1,000
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	13,6	14,2	0,570
5934	2	NBS Nürnberg - Ingolstadt	2006	11,5	13,6	2,130

ABS = Ausbaustrecke
NBS = Neubaustrecke

2. Wie häufig sollten nach den Auflagen des EBA Schallmessfahrten stattfinden?

   Differenziert die Periodendauer nach der Art der Strecke und deren Auslastung?

Die Messfahrten erfolgen halbjährlich. Eine Differenzierung nach Art der Strecke und deren Auslastung erfolgt nicht.

3. Inwieweit gibt es gegenüber dem EBA eine Dokumentationspflicht hinsichtlich durchgeführter Schallmessfahrten?

Die Messprotokolle werden dem Eisenbahnbundesamt (EBA) unaufgefordert nach Abschluss der Messfahrten vorgelegt.

4. Wer entscheidet auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Schallmessfahrten, ob Schleifarbeiten an den Schienen durchgeführt werden?

Die Auswertung der Prüfberichte erfolgt durch die zuständigen regionalen Stellen der DB Netz AG. Die Durchführung der erforderlichen Schleifarbeiten durch die DB Netz AG wird vom EBA im Rahmen der Vollzugskontrolle überwacht.

5. Bestätigt die Bundesregierung den o. g. Bericht des „TAGESSPIEGELS“?

   Falls ja, womit hat die DB AG gegenüber dem EBA ihr bisheriges Verhalten begründet?

Die in der Vorbemerkung der Fragesteller zitierte Aussage aus dem Artikel im „TAGESSPIEGEL“ vom 17. September 2007 kann wie folgt teilweise bestätigt werden: Sie bezieht sich auf den 435 m langen BüG-Streckenabschnitt der S-Bahnlinie 25 (Strecke 6039) im Bereich des Bahnhofs Teltow Stadt. Die von der Deutsche Bahn AG (DB AG) 2006 durchgeführte erste Schallmesswagenfahrt erbrachte keine verwertbaren Ergebnisse, weil die für die Messung erforderliche Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h teilweise nicht erreicht wurde. Aus diesem Grunde wurde dort durch das EBA zum Schutz der Nachbarschaft im Jahr 2006 eine Langsamfahrstelle mit 60 km/h Höchstgeschwindigkeit angeordnet.

6. Gab es seit dem Jahr 2000 andere BüG-Strecken, die von der DB AG nicht den Verfügungen und Auflagen des EBA entsprechend kontrolliert und gepflegt wurden bzw. werden?

   Falls ja, um welche Strecken handelt es sich dabei, und in welcher Weise kam/kommt die DB AG ihren Pflichten nicht nach?

Die Schallmesswagenfahrten werden regelmäßig im erforderlichen Umfang durchgeführt, und die Ergebnisse werden dem EBA kurzfristig vorgelegt. Nennenswerte Probleme gibt es in erster Linie im Bereich der Außenstelle Berlin. Nicht durchgeführt wurde hier eine erforderliche Messwagenfahrt an der Strecke 6036 (S 25 zwischen Priesterweg und Lichterfelde Süd). Dort wurde deshalb im Jahr 2007 eine Langsamfahrstelle mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h festgesetzt. Nach dem Schleifen der Gleise im Juli 2007 wurde diese aufgehoben.

Im Bereich der EBA Außenstelle Berlin ist festzustellen, dass in den Abschnitten, in denen ein Schleifen der Gleise erforderlich wird, dieses von der DB Netz AG zwar immer veranlasst wird, die in der EBA-Verfügung vorgesehene Frist jedoch teilweise nicht eingehalten wurde. Eine Verzögerung wird seitens der DB AG in der Regel mit Kapazitätsengpässen begründet. Die DB AG strebt an, bestehende Engpässe durch eine Verfahrensänderung abzustellen.

7. Ist seit dem Jahr 2000 eine Zunahme dieser Fälle (siehe Frage 6) zu verzeichnen?

Im Berliner Bereich ist eine Vergleichbarkeit nicht gegeben, weil der weitaus größte Teil der BüG-Strecken erst im Jahr 2006 in Betrieb gegangen ist.

In den übrigen Außenstellen ist keine Zunahme der Fälle zu verzeichnen.

8. Bei welchen unter Frage 6 genannten Strecken hat das EBA eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit anordnen müssen?

Außer bei den in den Antworten zu den Fragen 5 und 6 genannten Strecken keine.

9. Bei welchen unter Frage 6 genannten Strecken sah sich das EBA gezwungen, in Bezug auf die Planfeststellung, ein Ergänzungsverfahren einzuleiten, und wie sind diese Verfahren jeweils ausgegangen?

Ergänzungsverfahren sind nicht eingeleitet worden.

10. Handelt es sich nach der Ansicht der Bundesregierung bei Streckenabschnitten, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit wegen nicht durchgeführter Schallmessfahrten durch das EBA reduziert wurde, um Langsamfahrstellen?

    Welchen Standpunkt vertritt nach den Erkenntnissen der Bundesregierung und des EBA die DB AG zu dieser Frage?

Ja. Die DB AG beurteilt dies ebenfalls als Langsamfahrstelle.

11. Inwieweit müssen nach der Ansicht der Bundesregierung die durch das EBA angeordneten Reduzierungen der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit wegen nicht durchgeführter Schallmessfahrten Erwähnung in den Netzzustandsberichten der DB Netz AG finden?

    Welchen Standpunkt vertritt nach den Erkenntnissen der Bundesregierung und des EBA die DB AG zu dieser Frage?

12. Inwieweit wurde bei der Ausarbeitung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Zuge der geplanten Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG berücksichtigt, dass die Qualität einer Strecke auch dadurch gemindert werden kann, dass sich das EBA wegen eines pflichtwidrigen Verhaltens der DB AG – z. B. der vorliegend angesprochenen nicht durchgeführten Schallmessfahrten – gezwungen sieht, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sämtliche vom EBA veranlassten Geschwindigkeitsermäßigungen (La-Stellen) werden erfasst und gehen, sofern sie länger als 6 Monate bestehen, in die Qualitätskennziffer Theoretischer Fahrzeitverlust ein. Dies ist der Fahrzeitverlust, den ein theoretischer Zug beim Befahren des Gesamtnetzes dadurch hinzunehmen hat, dass Mängel bedingt nicht alle Strecken mit der Geschwindigkeit befahren werden können, die dort möglich wäre, wenn die Strecken sich in einem einwandfreien Zustand befänden.

13. Löst nach Ansicht der Bundesregierung das pflichtwidrige Unterlassen von Schallmessfahrten der DB AG eine Ersatzpflicht der DB Netz AG gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aus, sofern diesen durch die vom EBA angeordnete Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kausal ein Schaden entsteht?

Bei Abweichungen vom vertragsgemäßen Zustand des Schienenweges kann den Entgeltgrundsätzen der Schienennetzbenutzungsbedingungen entsprechend gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Minderung der Trassenentgelte in Betracht kommen.

14. Zu welchem Zeitpunkt und in welcher Weise müssen betroffene EVU von der angeordneten Reduzierung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit informiert werden?

Die DB Netz AG unterrichtet die EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) nach Maßgabe der Konzernrichtlinie 406 in wöchentlichem Rhythmus über die vorübergehenden Langsamfahrstellen.

15. Ist es möglich, dass die DB AG für Streckenabschnitte, auf denen das BüG-Verfahren als lärmmindernde Maßnahme im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses angeordnet wurde, Fördermittel aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes erhält?

Nein



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333